

**Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP)  
für die Jahre 2021 bis 2025  
mit verbindlicher Planung für das Jahr 2026**

Maßnahmen des Mobilitätsreferats  
Programmmentwurf (Variante 630)

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05078**

Anlage 1: Mittelbedarf Investitionsliste 1 Variante 630  
Anlage 2: Stellungnahme Stadtkämmerei

**Beschluss des Mobilitätsausschusses  
vom 08.12.2021 (VB)  
Öffentliche Sitzung**

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>I. Vortrag des Referenten</b>	<b>2</b>
1. Anmeldungen zum Einzelplan 1 – Investitionsliste 1 11 Öffentliche Ordnung 1190 Verkehrssteuerung und -anordnung	3
2. Anmeldungen zum Einzelplan 6 – Investitionsliste 1 61 Städteplanung und Bauförderung, Vermessung 6140 Mobilitätsreferat, Referats- und Geschäftsleistung	3
3. Anmeldungen zum Einzelplan 6 – Investitionsliste 1 61 Städteplanung und Bauförderung, Vermessung 6141 Strategie, Bezirksmanagement u. Projektentwicklung	3
4. Anmeldungen zum Einzelplan 8 – Investitionsliste 1 83 Kombinierte Versorgungs- und Verkehrsunternehmen 8310 Beteiligungsmanagement	7
5. Anhörung der Bezirksausschüsse	11
5.1 Bezirksausschuss 2	11
5.2 Bezirksausschuss 3	13
5.3 Bezirksausschuss 5	14
5.4 Bezirksausschuss 6	15
5.5 Bezirksausschuss 7	15
5.6 Bezirksausschuss 15	15
5.7 Bezirksausschuss 20	16

5.8 Bezirksausschuss 21 17

**II. Antrag des Referenten 21**

**III. Beschluss 22**

### I. Vortrag des Referenten

Das Investitionsprogramm ist nach Art. 70 Abs. 5 Gemeindeordnung jährlich der Entwicklung anzupassen und fortzuführen. Gemäß § 9 KommHV-Doppik hat die Landeshauptstadt München (LHM) das beschlossene Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) 2020 – 2024 anzupassen und die einschlägigen Anmeldungen für die MIP-Fortschreibung zu erstellen.

In dieser Vorlage werden die Anmeldungen des Mobilitätsreferats (MOR) zum MIP 2021 – 2025 mit verbindlicher Planung für das Jahr 2026 zur vorberatenden Behandlung vorgelegt.

Planangaben für das Jahr 2026 stellen verbindliche Planzahlen dar und fließen bei unverändertem Sachstand bei der nächsten Fortschreibung des Programms in den gesetzlichen Zeitraum des Programms ein. Die endgültige Entscheidung über das Investitionsprogramm bleibt der Vollversammlung des Stadtrats vorbehalten (§ 2 Nr. 12 Geschäftsordnung des Stadtrats der LHM).

Die in dieser Beschlussvorlage vorgetragenen Maßnahmen für das MIP 2021 – 2025 stellen den Planungsstand der Variante 630 dar (Anlage).

Die nachfolgenden Maßnahmen sind der Investitionsliste 1 zugeordnet. Die Maßnahmen der Investitionsliste 1 bilden das MIP im Sinne des § 9 KommHV-Doppik und sind finanziell gesichert. Die Mittelbedarfe stellen sich summarisch wie folgt dar:

<b>Unterabschnitt</b>	<b>Art</b>	<b>Bezeichnung/Bereich</b>	<b>Mittelbedarf 2021 - 2025 in Tsd. Euro</b>
1190	950	Verkehrssteuerung und -anordnung	250
6140	935	Mobilitätsreferat, Referats- und Geschäftsleitung	50
6141	935	Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung	100
	981		82.800
	985		78.294
	987		11.666
8310		Beteiligungsmanagement	7.250

<b>Unterabschnitt</b>	<b>Art</b>	<b>Bezeichnung/Bereich</b>	<b>Mittelbedarf 2021 - 2025 in Tsd. Euro</b>
<b>Summe</b>			<b>180.410</b>

Bei dem vorgelegten MIP-Entwurf handelt es sich um eine Momentaufnahme, die bis zum endgültigen MIP noch Veränderungen unterworfen sein kann. Aufgrund der Besonderheit, dass sich das Mobilitätsreferat im Aufbau befindet, werden momentan noch abschließend Gespräche bezüglich der Zuordnung einzelner MIP-Maßnahmen geführt. Evtl. Anpassungen werden wir im weiteren Verlauf der Planfeststellung anmelden und nachrichtlich spätestens im nächsten MIP-Beschluss bekanntgeben.

Die Maßnahmen werden punktuell wie folgt erläutert:

## **1. Anmeldungen zum Einzelplan 1 – Investitionsliste 1**

### **11 Öffentliche Ordnung 1190 Verkehrssteuerung- und anordnung**

#### **1.1 Maßnahmen-Nr. 1190.1110**

##### **Nahmobilitätspauschale**

Das neue Mobilitätsreferat hat zur Gründung für den Haushalt 2021 vom Baureferat investive Budgetmittel i. H. v. 50 Tsd. Euro in einer ersten Planungsphase und groben Schätzung für Sachverhalte zur Finanzierung aus der Nahmobilitätspauschale übertragen bekommen. Mit Beschluss vom 03.12.2019 „Nahmobilitätspauschale“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16059) wurde die Nahmobilitätspauschale von 10 Mio Euro auf 25 Mio Euro erhöht. Aus diesem Topf sollen alle Referate zugreifen können, die einen Bezug zu diesem Thema haben. Das Mobilitätsreferat hat ggü. dem Baureferat im Nachtrag 2021 einen Mittelbedarf i. H. v. insgesamt 5.384 Tsd. Euro angemeldet, um den Planungs- und Veranschlagungsgrundsätzen nachzukommen. Die Stadtkämmerei hat konsumtive Mittel i. H. v. 4.100 Tsd. Euro in den Nachtragshaushalt 2021 vom Mobilitätsreferat eingestellt. Aufgrund von Verzögerungen beim Aufbau des Mobilitätsreferats wird sich in 2021 kein vollständiger Mittelabfluss ergeben. Das Mobilitätsreferat strebt an, ein Unterbudget im konsumtiven Teilhaushalt des Mobilitätsreferats einzurichten und aus dem Baureferat dauerhaft umzuschichten. Die Prüfung des finalen Mittelbedarfs aus der Nahmobilitätspauschale dauert weiterhin an.

## **2. Anmeldungen zum Einzelplan 6 – Investitionsliste 1**

### **61 Städteplanung und Bauförderung, Vermessung**

### **6140 Mobilitätsreferat, Referats- und Geschäftsleistung**

## **2.1 Maßnahmen-Nr. 6140.9330**

### **Pauschale bewegliches Anlagevermögen**

Für die Erst- und Ersatzbeschaffung des beweglichen Vermögens im Mobilitätsreferat werden ab dem Jahr 2021 ff. 10 Tsd. Euro jährlich veranschlagt. Hierbei handelt es sich insbesondere um den Austausch und die Einrichtung von Büroarbeitsplätzen und Besprechungsräumen.

## **3. Anmeldungen zum Einzelplan 6 – Investitionsliste 1**

### **61 Städteplanung und Bauförderung, Vermessung**

#### **6141 Strategie, Bezirksmanagement u. Projektentwicklung**

## **3.1 Maßnahmen-Nr. 6141.7500**

### **2. Stammstrecke, Neubau LHM – Anteil**

Die Zuständigkeit für die Maßnahme (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10074) wird nicht im Mobilitätsreferat gesehen. Die Koordination liegt weiterhin beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung und/oder Referat für Arbeit und Wirtschaft. Das Mobilitätsreferat hat mit Schreiben vom 02.11.2021 eine Rückübertragung an das Referat für Arbeit und Wirtschaft veranlasst.

## **3.2 Maßnahmen-Nr. 6141.7531**

### **Öffentliches Ladesäulensystem (IHFEM)**

Der Finanzierung der durch die SWM aufgebauten Ladesäulen wurde durch diverse IHFEM Beschlüsse sichergestellt (RGU IHFEM Sitzungsvorlage Nr. : 14-20 / V 02722 , 14-20 / V 07497, 14-20 / V 08860, 20-26 / V 01535 sowie die RAW Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 04950, 14-20 / V 09121, 14-20 / V 10432). Durch die zur Verfügung gestellten Mittel wurden bis inkl. Sommer 2021 580 Normalladesäulen zu 22 kW sowie 18 Schnelladesäulen zu 50 kW errichtet.

## **3.3 Maßnahmen-Nr. 6141.7541**

### **Elektrobusse im ÖPNV (IHFEM)**

Im Rahmen des Sonderprogramm Klimaschutz 2021 (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03895) wurde beschlossen, die Elektrifizierung der MVG Busflotte fortzusetzen. Eine Systemumstellung umfasst in einem ganzheitlichen Ansatz Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur, Schulungen, Werkstätten sowie weitere betriebliche Aspekte. So sollen bis 2026 weitere 55 E-Gelenkbusse bestellt und weitere Fahrzeuge in den Regelbetrieb überführt werden. Die Mittel dienen außerdem der Ertüchtigung der Busbetriebshöfe Ost (Bestand) und Moosach (Neubau) mit Ladeinfrastruktur bzw. der Einrichtung einer Havariefläche für E-Busse im Bereich Moosach. Zudem sollen die Potentiale von In-Motion-Charging (zeitweises Laden an der Oberleitung) als Lösungsansatz für lange Umläufe untersucht werden.

### **3.4 Maßnahmen-Nr. 6141.7550**

#### **Elektrofahrräder – Pedelecs (IHFEM)**

Die Umsetzung der vorliegenden Maßnahme durch die SWM/MVG startete 2015. Im Zuge der Bewerbung um das EU-Projekt „Smarter Together“ wurde das Gebiet Neuaubing/Westkreuz als Testareal für E-Räder im Mietradsystem MVG Rad festgelegt. Über das vom Bund geförderte Projekt „City2Share“ konnte ein weiteres Reallabor im Münchner Innenstadtbereich (Sendling/Isarvorstadt) definiert und die Umsetzungen getestet werden. Die Integration von mietradfähigen Pedelecs in das MVG Rad System wurde prototypisch in den Projektgebieten umgesetzt. Bis Ende 2018 wurden in Summe an 12 E-Mobilitätsstationen (davon 8 im Testgebiet von „Smarter Together“ sowie 4 bei „City2Share“) MVG eRad mit 34 E-Räder getestet. In den Reallaboren kamen letztlich zwei Varianten an Ladeinfrastruktur zum Testeinsatz: Einerseits ein Ladestecker-basiertes System, andererseits ein direkt in den Radständer integriertes Ladesystem. Die Maßnahme insgesamt lieferte wertvolle Erkenntnisse über Nutzungsverhalten und technische Praktikabilität. Elektrische Leihradssysteme können dabei das Potential zur Verlagerung von MIV-Fahrten auf den Radverkehr bieten. Aufgrund der stark eingeschränkten räumlichen und systemischen Dimension der Pilotstationen, ist ein Betrieb dieser Insellösungen jedoch weder wirtschaftlich sinnvoll, noch verkehrlich zielführend. Die beiden Piloten sollen folglich wie geplant abgeschlossen und rückgebaut werden. Dafür werden bestehende Restmittel der Maßnahme verwendet. Das Mobilitätsreferat prüft grundsätzlich eine weitere Förderung und Weiterentwicklung von öffentlichen Mietradsystemen im Kontext der Shared Mobility Strategie.

### **3.5 Maßnahmen-Nr. 6141.7580**

#### **e-Netz, Batteriespeicher u. Ladeleistungssteuerung (IHFEM)**

Die Maßnahme dient der Förderung von netzdienlichem Laden von Elektrofahrzeugen und trägt dazu bei, die Versorgungszuverlässigkeit des Münchner Stromnetzes auch künftig bei einer Marktdurchdringung der Elektromobilität sicherzustellen. Die Mittel wurden mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 26.07.2017 (Nr. Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08860) zur Verfügung gestellt und werden mit 2021 aufgewendet sein.

### **3.6 Maßnahmen-Nr. 6141.3870**

#### **Zuschussleistungen für den Bau privater Tiefgaragen und P+R Anlagen in Münchner Umlandgemeinden (SF)**

Stellplatzablösemittel sollen nach Beschlusslage zur Entlastung des öffentlichen Verkehrsraums vom ruhenden Verkehr für Einzelprojekte zur Verbesserung des

öffentlichen Personennahverkehrs (Park+Ride-Anlagen, Bike+Ride-Anlagen in München und an S-Bahn-Haltestellen im Umland) und gleichermaßen des ruhenden Individualverkehrs (städtische und private Anwohnergaragen, Parkgaragen) sowie deren Unterhalt verwendet werden.

In dem Beschluss „Strukturelles Umsetzungskonzept für die Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen unter Verwendung von Stellplatzablösemitteln“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14870, 25.09.2019) wird über die konkret anstehenden oder geplanten Vorhaben im Verwendungszeitraum 2019 bis 2023 und den dafür eingeplanten Mittelansatz informiert (Ziff. 3) und über die mit Stellplatzablösemitteln geförderten, verwirklichten verkehrlichen Maßnahmen der letzten 4,5 Jahre berichtet (Ziff. 4).

Der zielgerichtete Einsatz der Stellplatzablösemittel zur Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen erfolgt durch die mit Verfügung des Oberbürgermeisters vom 21.04.2004 eingerichtete, referatsübergreifende Lenkungsgruppe seit 01.01.2021 unter Federführung des Mobilitätsreferats.

In turnusmäßigen Sitzungen entscheidet die Lenkungsgruppe abschließend mit Vertreter\*innen des Baureferates, des Kommunalreferats, des Kreisverwaltungsreferates und der P+R Park & Ride GmbH mit ständigem Gaststatus, des Referates für Arbeit und Wirtschaft mit fallweiser Zuziehung der SWM-MVG, des Referates für Stadtplanung und Bauordnung sowie der Stadtkämmerei, ob und in welcher Höhe Projekte und Einzelmaßnahmen finanziell gefördert werden, soweit nicht zusätzlich der Stadtrat zu befassen ist. Die Lenkungsgruppe begleitet die Umsetzung der Projektverwirklichung und verkehrlichen Maßnahmen im Hinblick auf den damit verbundenen Mitteleinsatz.

### **3.7 Maßnahmen-Nr. 6141.7530**

#### **Errichtung weiterer E-Mobilitätsstationen, öffentlicher Straßenraum**

Nach der Münchner Freiheit im Jahr 2014 wurden erste pilothafte Anwendungen zu E-Mobilitätsstationen in den drei Modellquartieren City2Share, CIVITAS ECCENTRIC und Smarter Together umgesetzt und erprobt. Die stadtweite Ausweitung und Förderung von Shared Mobility Angeboten wurde im Grundsatzbeschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 24.07.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15209) beschlossen. Das Mobilitätsreferat wurde beauftragt eine Gesamtstrategie für den weiteren Ausbau zu erarbeiten, welche Ende 2021 dem Stadtrat vorgestellt wird. 2019 bis 2021 wurden Zielsetzung, Art und Umfang der Ausweitung und Umsetzung von Shared Mobility in der referatsübergreifenden AG Shared Mobility unter Einbindung der SWM/MVG konkretisiert und erarbeitet. Die Maßnahme dient der Reduktion der Abhängigkeit von privaten Pkw durch eine Erweiterung und Zugangserleichterung für alle Bewohner\*innen und Besucher\*innen zu emissionsfreien, alternativen Mobilitätsangeboten sowie deren Integration in den Öffentlichen Verkehr. Gesamtheitlich trägt die Maßnahme zur Erreichung der

Klimaschutzziele bei und fördert weiterhin eine mobile, lebenswerte, flächen- und ressourcenschonende Stadtgesellschaft im Gleichgewicht. Die Mittel sind für den weiteren Ausbau von Shared Mobility im Stadtgebiet vorgesehen und werden auch über die Jahre 2022 ff zahlungswirksam. Dazu soll Ende 2021 auf Basis der neuen Mobilitätsstrategie 2035 (vgl. Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 23.06.2021, Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03507) die neue Teilstrategie Shared Mobility vorgestellt und die Pläne für die Angebotsausweitung beschlossen werden. Dabei steht die erste Stufe zum gesamtstädtischen flächenhaften Ausbau von Mobilpunkten und die Förderung geteilter und vernetzter Mobilitätsangebote bis 2026 im Fokus.

### **3.8 Maßnahmen-Nr. 6141.7540**

#### **Parkraummanagement – Umsetzung Sektor VI**

Mit den Mitteln wird – wie im Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 21.07.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03940) ausgeführt – ein Pilot für das Monitoring und Analyse-Dashboard vom ruhenden Kfz-Verkehr umgesetzt. Das Endergebnis wird in den Digitalen Zwilling der Landeshauptstadt München eingebunden.

Die finanziellen Mittel wurden mit dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.11.2019 zum „Parkraummanagement in München Umsetzung Sektor VI Sachmittelbedarf“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/ V 16640) genehmigt.

## **4. Anmeldungen zum Einzelplan 8 – Investitionsliste 1**

### **83 Kombinierte Versorgungs- und Verkehrsunternehmen**

#### **8310 Beteiligungsmanagement**

### **4.1 Maßnahmen-Nr. 8310.7640**

#### **Investitionszuschuss an SWM/MVG MVG Rad Ausbaustufe 2**

Die 2. Ausbaustufe von MVG Rad (vgl. Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft vom 19.11.2019 „Mietradsystem MVG Rad“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16462), dies betrifft vor allem die Gebiete außerhalb des Mittleren Rings und den Anschluss ans Umland, wurde aus Finanzierungsgründen bis auf weiteres gestoppt . Die von Seiten der Landeshauptstadt München beauftragte Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) konzentriert sich auf Grund von COVID-19 und den daraus resultierenden knappen Finanzmitteln auf die Aufgaben im Kerngeschäft des klassischen ÖPNV. Das Mobilitätsreferat wurde beauftragt, die Potenziale für Mikromobilität und Fahrradverleihsysteme in Stadt und Umland neutral und nach wissenschaftlichen Kriterien zu ermitteln. Das Mobilitätsreferat befindet sich in einer umfassenden Klärung der rechtlichen Situation, um zukünftig entsprechende Leistungen im Bereich der Mikromobilität (inkl. Bike Sharing) zukunftsfähig beauftragen zu können. Eine spätere Ausschreibung für ein rechtssicheres

Gesamtsystem in Stadt und Umland mit hohem Kundennutzen, verkehrlichen Potenzialen und zugleich marktgerechten Preisen, klaren Qualitätsvorgaben und einem effizienten Ressourceneinsatz für die Besteller\*innen wird dabei angestrebt. Bestehende Restmittel sollen im Sinne eines zukünftigen kommunalen Bikesharingsystems in spätere Haushaltsjahre verschoben und neu verwendet werden.

#### **4.2 Maßnahmen-Nr. 8310.7610**

##### **Investitionszuschuss an SWM für Projekt „City2Share“**

Das Ziel einer mobilen, lebenswerten, flächen- und ressourcenschonenden Stadtgesellschaft im Gleichgewicht muss durch eine Vielzahl verschiedener Bausteine aus den Bereichen Mobilität und Stadtplanung erreicht werden. Das Förderprojekt „City2Share“ war eines der drei jüngeren Modellquartiere der Landeshauptstadt München in diesen Bereich. In „City2Share“ wurden verschiedene Bausteine der flächen- und ressourcenschonenden Mobilität pilotiert. Dabei wurden insbesondere neue Mobilitätsformen und -antriebe umgesetzt, erprobt und bewertet. Neben der effizienteren Nutzung der Fläche stand auch die Schonung der natürlichen Ressourcen im Vordergrund. Im Rahmen der Forcierung der Maßnahmen für den Klimaschutz sind Mobilitätsstationen bzw. die Ausweitung der Shared Mobility auch zukünftig ein wichtiger Baustein, um Mobilität zu ermöglichen und zugleich die intensive Pkw-Nutzung zu reduzieren.

Die Mittel wurden für die Errichtung und den Betrieb der „City2Share“ (E-)Mobilitätsstationen an den vier Standorten Goetheplatz, Kidlerplatz, Zenettiplatz und Am Glockenbach eingesetzt. Insgesamt wurden durch City2Share wichtige Erkenntnisse für die weitere Umsetzung vergleichbarer Maßnahmen gewonnen, welche im Kontext der anderen Modellquartiere evaluiert wurden und in die Shared Mobility Strategie geflossen sind. „City2Share“ wurde formal zum 30.04.2020 beendet, mit dem Weiterbetrieb einzelner Elemente E-Mobilitätsstationen sind die SWM/MVG aktuell bis 31.12.2021 betraut. Bestehende unverbrauchte Beschlussmittel sind für die Finanzierung etwaiger Betriebskosten, Änderungen und Rückbaumaßnahmen vorgesehen. Mit der geplanten Beschlussvorlage zur Shared Mobility Ende 2021 soll ein kommunaler dauerhafter Regelbetrieb sichergestellt werden.

Die Maßnahme wird künftig in den Rahmen der Teilstrategie Shared Mobility des Mobilitätsreferats überführt (vgl. Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 16.12.2020 „Fortschreibung des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01535).

#### **4.3 Maßnahmen-Nr. 8310.7630**

##### **Investitionszuschuss an SWM für W-Lan in Bussen (ISCH)**

Die Zuständigkeit für die Maßnahme wird nicht im Mobilitätsreferat gesehen. Die SWM können nach eigener Aussage die Mittel i. H. v. 125.000 € in 2021 nicht abrufen, da die

W-LAN-Ausstattung von Bussen in den Betrieb fällt und dies eigenwirtschaftlich von der SWM finanziert werden muss. Daher können die 125.000 € an die Stadtkämmerei zurückgegeben werden. Folgender weiterer aktueller Projektstand (aus ISCH Maßnahmenbeschreibung) kann mitgeteilt werden:

Aktuell sind in München 25 Busse mit W-LAN ausgestattet. Aufgrund der Auswirkungen von COVID-19 auf die Haushaltslage, konnte die Nachrüstung nicht wie geplant von statten gehen. Das weitere Vorgehen hängt von weiteren Finanzierungsmöglichkeiten ab.

Beitrag des Projekts zur Smart City München:

Damit die Digitalisierung in München weiter voranschreiten kann, strebt die SWM/MVG mittelfristig die Ausstattung ihrer Busse mit W-LAN an. Deshalb sollen alle zukünftig neu zu beschaffenden Fahrzeuge eine vollständige WLAN-Ausstattung bekommen. Ebenso soll die bestehende Bus-Flotte sukzessive (bis ca. 2030/31) mit W-LAN nachgerüstet werden. Durch die Maßnahme wird der öffentliche Personennahverkehr noch attraktiver für die Bürger\*innen Münchens, wodurch eine verstärkte Nutzung dieser Angebote erwartet wird.

#### **4.4 Maßnahmen-Nr. 8310.7650**

##### **Investitionszuschuss an SWM – Platooning von E-Fahrzeugen (IHFEM)**

Im Rahmen von EASYRIDE konnte von SWM/MVG der Einsatz erster automatisierter und vollelektrischer Fahrzeuge geprüft und intensive Kontakte mit Fahrzeugherstellern zur Automatisierung aufgebaut werden. Da das Projekt EASYRIDE, das im Juni 2021 auslief, im Nachgang zum Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 26.07.2017 „Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2018) (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08860) den Zuschlag für Bundesfördermittel erhielt, wurden die bisher bewilligten IHFEM-Mittel für automatisiert fahrende E-Fahrzeuge im ÖPNV in Höhe von 2 Mio. Euro noch nicht abgerufen. Das Projektkonsortium TEMPUS mit Beteiligung der LHM und SWM/MVG soll das automatisierte und vernetzte Fahren im kommunalen Kontext in den kommenden 3 Jahren bis Ende 2023 weiter erproben und unterstützen. Zum Jahresbeginn 2021 erhielt TEMPUS eine Bewilligung durch das BMVI. Die Aktivitäten der SWM/MVG können dadurch nur zum Teil finanziert werden, weshalb eine Fortschreibung der bereits bewilligten Mittel in der Maßnahme „Automatisiertes Platooning von E-Fahrzeugen im ÖPNV“ notwendig ist. Ausgehend vom aktuellen technologischen Stand und den Erfahrungen aus EASYRIDE soll die Maßnahme „Automatisiertes Platooning von E-Fahrzeugen im ÖPNV“ als nächster Entwicklungsschritt dienen, neue automatisierte und emissionsfreie Fahrtechnologien als integrierten Bestandteil des ÖPNV einzusetzen. Durch die Verknüpfung von Elektrifizierung, Automatisierung und Digitalisierung soll die wirtschaftliche Effizienz emissionsfreier Fahrtechnologien im ÖPNV gefördert werden.

Der Gesamtzeitbedarf für die Umsetzung der Maßnahme beträgt ca. 3 Jahre. Eine

Maßnahmenfortschreibung (ohne zusätzlichen Mittelbedarf) ab 2022 ist somit notwendig. Ziel ist die industrielle Verfügbarkeit von Platooning bei Stadtbussen für die Ersatzbeschaffung bei Buszügen durch E-Fahrzeuge ab Mitte der 20er Jahre. Die Maßnahme ist damit Teil der Umstellung der MVG Busflotte auf alternative Antriebe ohne Einsatz von fossilen Brennstoffen und trägt direkt und unmittelbar zu den städtischen Klimazielen bei der Mobilität bei.

#### **4.5 Maßnahmen-Nr. 8310.3860**

**Investitionszuschuss an P+R GmbH bis 2020: 1100.3860 (SF)**

**Projekt: P+R-Optimierung durch einheitliche Gestaltung des Informationssystem**

Für das Projekt „Optimierung von P+R durch einheitliche Gestaltung des Informationssystems“, das sich modular und kontinuierlich über Jahre erstreckt, können zudem bedarfsabhängig Gelder aus der Finanzreserve Stellplatzablösemittel abgerufen werden (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 02.07.2003, Sitzungsvorlagen-Nr. 02-08 / V 02506, Ziffer 2.3.3). Auch hier ist festgelegt, dass nach Abschluss des jeweiligen Wirtschaftsjahrs von der P+R Park & Ride GmbH über die verwendeten Gelder ein Verwendungsnachweis erstellt und über das Kreisverwaltungsreferat dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zugeleitet wird. Seit 2003 sind hierfür bislang 300.000 Euro zur Verfügung gestellt worden, davon aktuell 100.000 Euro in 2015. Für dieses Projekt soll die P+R Park & Ride GmbH ab 2016 fest auf bis zu 100.000 Euro jährlich zugreifen können.

**Pauschale P+R investiv**

Zudem sollen für Verbesserungsmaßnahmen an vorhandenen Anlagen künftig zusätzlich 100.000 Euro pro Jahr Pauschale eingeplant werden können (Pauschale 2 – investiv).

**Sanierung der städtischen Tiefgarage in der Lothringer Straße 19 „Postwiese“**

Die städtische Tiefgarage Postwiese mit 280 Stellplätzen ging im Jahr 1983 in Betrieb. Die Brandmeldung entspricht nicht dem Stand der Technik; mögliche Risiken sind nicht auszuschließen. Grundlage für einen betriebssicheren, wirtschaftlichen und zeitgemäßen Betriebszustand sind die angesprochenen Instandsetzungsleistungen und Ergänzungen bei den technischen Anlagen.

Die Bausubstanz sowie die sanitären Anlagen inkl. Grundleitungen sind derzeit mangelbehaftet.

Zur Vermeidung von absehbaren Schäden (Stichwort: Langlebigkeit) bzw. der Beseitigung vorhandener Schäden am Bauwerk sowie zur Einhaltung der Vorgaben der Entwässerungssatzung der LHM über die Dichtheit von Grundleitungen ist die Instandsetzung dringend erforderlich.

Außerdem sind die Beleuchtungsanlagen veraltet und unökonomisch. Eine Modernisierung und Optimierung der Beleuchtung ist aus wirtschaftlichen und Klimaschutzgründen geboten.

#### **AWG Josephsplatz: Erweiterung der Elektroladeinfrastruktur**

Aufgrund der gestiegenen Nachfrage reichen die beim Bau der Anwohnergarage errichteten 10 Ladeplätze nicht mehr aus. Die P+R GmbH hat deshalb eine Machbarkeitsuntersuchung für den Ausbau der Kapazität veranlasst, in der drei Varianten untersucht wurden. Danach ist es entsprechend der örtlichen Netzsituation möglich durch ein intelligentes Lastmanagement insgesamt 55 Ladepunkte ohne Eingriff ins Leitungsnetz einzurichten.

Entscheidung am 05.03.21 in der LG Stellplatzablösemittel:

Die stimmberechtigten Mitglieder der Lenkungsgruppe stimmen der Projektfinanzierung i.H.v. ca. 520.000,00 Euro (netto) mit dem Vorbehalt der Prüfung weiterer entlastender Fördermöglichkeiten sowie der Prüfung der sicherheitstechnischen Unbedenklichkeit durch die Fachplaner des BAU-J aus dem Sonderposten Stellplatzablöse zu.

#### **4.6 Maßnahmen-Nr. 8310.7590**

##### **Investitionszuschuss an SWM – Neubau Parkhaus Carl-Wery-Str**

Der Investitionskostenzuschuss i. H. v. 11.583 Tsd. Euro wurde zunächst mit der Referatsneugründung im Haushalt des Mobilitätsreferats eingestellt. Mit Schreiben vom 21.07.2021 des Mobilitätsreferats erfolgte die Rückübertragung an das Referat für Arbeit und Wirtschaft (vgl. Schreiben des RAW vom 27.07.2021, 8300.7590). Die Rückabwicklung wurde im MIP 2021 – 2025 Variante 630 umgesetzt.

#### **5. Anhörung der Bezirksausschüsse**

In dieser Beratungsangelegenheit erfolgte die Anhörung der Bezirksausschüsse durch die Stadtkämmerei mit Schreiben vom 29.03.2021. Die Stadtkämmerei hat die Bezirksausschüsse gebeten, ihre Anregungen und Empfehlungen zur Fortschreibung des MIP 2021 – 2025 mitzuteilen. Für die Aufstellung des MIP 2021 – 2025 wurden folgende BA-Anfragen an das Mobilitätsreferat gestellt bzw. vom Planungsreferat, Baureferat und Kreisverwaltungsreferat dem Mobilitätsreferat zugewiesen. Im Folgenden erhalten Sie die Stellungnahmen des Mobilitätsreferats:

##### **5.1 Bezirksausschuss 2 vom 16.04.2021**

- **Nr. 1 Umgestaltung Baldeplatz**

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 27.11.2018 „Plätze und Aufenthaltsqualität“

(Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09614) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt (Federführung seit 01.01.2021 durch das Mobilitätsreferat), für sieben ausgewählte Orte (u.a. Baldeplatz und Goetheplatz) einen Auftrag zur vertieften verkehrlichen und städtebaulichen Betrachtung und zur Erstellung eines funktionalen Strukturkonzeptes zur Neuordnung der Flächen des öffentlichen Raumes in Varianten an eine externe Auftragnehmerin / einen externen Auftragnehmer zu vergeben.

Aufgrund der Häufung anderer prioritärer Aufgaben und der damit einhergehenden Personalsituation konnten zu o.g. Auftrag bislang noch keine weiterführenden Verfahrensschritte eingeleitet werden. Das Mobilitätsreferat strebt an, den Stadtratsauftrag in enger Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung nächstmöglich voranzutreiben.

- **Nr. 2 Umgestaltung Goetheplatz**

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 27.11.2018 wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt (Federführung seit 01.01.2021 durch Mobilitätsreferat), für sieben ausgewählte Orte (u.a. Baldeplatz und Goetheplatz) einen Auftrag zur vertieften verkehrlichen und städtebaulichen Betrachtung und zur Erstellung eines funktionalen Strukturkonzeptes zur Neuordnung der Flächen des öffentlichen Raumes in Varianten an eine externe Auftragnehmerin / einen externen Auftragnehmer zu vergeben.

Aufgrund der Häufung anderer prioritärer Aufgaben und der damit einhergehenden Personalsituation konnten zu o.g. Auftrag bislang noch keine weiterführenden Verfahrensschritte eingeleitet werden. Das Mobilitätsreferat strebt an, den Stadtratsauftrag in enger Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung nächstmöglich voranzutreiben.

- **Nr. 5 Umgestaltung Isartorplatz**

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 21.02.2018 wurde die Verwaltung beauftragt, nach Wiederherstellung des Thomas-Wimmer-Rings in einer zweijährigen Evaluationsphase die sich dort und im Bereich des Isartorplatzes einstellende Gesamtsituation zu bewerten und die Ergebnisse dem Stadtrat anschließend vorzulegen. Auf dieser Basis kann dann unter enger Einbeziehung der beiden betroffenen Bezirksausschüsse und der Öffentlichkeit ein funktionales Gesamtkonzept zur Umgestaltung des Isartorplatzes erarbeitet und dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt werden.

Zudem vergibt das Mobilitätsreferat eine Untersuchung zu den verkehrlichen Varianten und Auswirkungen des Altstadt-Radlringes in der Frauen- und Blumenstraße, der Papa-Schmid-Straße bis zum Isartorplatz. Mögliche Ausprägungen eines zukünftigen Isartorplatzes werden in Abhängigkeit von den verkehrlichen Spielräumen

durch diese Untersuchung mit geprüft. Mit einem Ergebnis der Verkehrsuntersuchung wird bis Ende 2022 ausgegangen.

- **Nr. 7 Ergänzung einer Radroute von der Brücke bis zur Theresienhöhe nördlich der Bahn**

Der SPNV-Ausbau (Schienenpersonennahverkehr) des DB-Südring wird in einer Machbarkeitsstudie des Bay. Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (stmb) derzeit geprüft. Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1791 legt einen zwischen Tumblinger- und Lindwurmstraße parallel der Bahntrasse verlaufenden Fuß- und Radweg fest. Dieser wurde ebenfalls im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Sanierung der Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße eingebracht. Die Bahnflächen können in diesem Bereich nicht offengehalten werden (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06453). Weiterführende Planungen und Untersuchungen für die Anschlussbereiche Lindwurmstraße und Tumblingerstraße mit entsprechender Fortführung einer bahnbegleitenden Radverkehrsverbindung Richtung Theresienhöhe und Richtung Braunauer Eisenbahnbrücke liegen derzeit nicht vor.

Die Landeshauptstadt München ist bemüht, unter den gegebenen Rahmenbedingungen die Gestaltungsspielräume für die Einrichtung einer bahnbegleitenden Radverkehrsverbindung offenzuhalten und möglichst große Freiheitsgrade für die weiterführende Planung einer attraktiven Radwegebeziehung zu bewahren.

## **5.2 Bezirksausschuss 3 Nr. 2 vom 29.04.2021**

### **Die Beschleunigung der Buslinie fehlt**

In der Stellungnahme des BA 3 wird darauf hingewiesen, dass die Beschleunigung der Buslinie 153 nicht im MIP enthalten ist.

Die Beschleunigung der Buslinie 153 in der Lothstraße (zwischen Dachauer Str. und Nymphenburger Str.) sollte eigentlich vom Stadtrat mit Beschluss Nr. 20-26 / V 02846 „Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs - Drittes Maßnahmenbündel“ beschlossen werden. Es wurden vorerst nur acht der vorgeschlagenen Maßnahmen priorisiert und beschlossen, für den zweiten Teil folgte eine Beschlussvorlage im Herbst 2021 (Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs - Drittes Maßnahmenbündel (2. Teil), Sitzungsvorlage 20-26 / V 04930, Beschluss des Mobilitätsausschusses am 10.11.2021). Die Finanzierung erfolgt über das beschlossene „Sonderprogramm Klimaschutz 2021“ in einer gesonderten Beschlussvorlage des Referat für Klima- und Umweltschutz (Nr. 20-26 / V 03895). Dort sind die Änderungen im MIP für die Maßnahmen „Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs“ dargestellt.

### 5.3 Bezirksausschuss 5 vom 21.04.2021

- **Nr. 1 Tief- und Ingenieurbau Anbindung Bahnhof Ostbahnhof (U5) an S-Bahn Stammstrecke (zumindest Planungskosten)**

Die Zuständigkeit wird aus Sicht des Mobilitätsreferat beim Referat für Planung und Bauordnung gesehen, da koordinierende Begleitung der Planfeststellung 2 dort als Aufgabe verankert sind.

- **Nr. 3 Straßen, Brückenbau, Platzgestaltung, Radwege, Bushaltestellen, Straßenbahn**

- **b) Rosenheimer Straße (zumindest Planungskosten)**

Die Finanzierung der Planungskosten erfolgt über die Nahmobilitätspauschale, daher erfolgt keine gesonderte Mittelanmeldung im MIP.

- **c) Orleansstraße vom Orleansplatz bis Haidenauplatz (zumindest Planungskosten)**

Da es sich bei der Überplanung der Orleansstraße zwischen Ostbahnhof und Haidenauplatz um einen Auftrag aus dem Planungsausschuss im Zuge der Wettbewerbsbekanntgabe zum B-Plan 1956 a Orleanshöfe handelt, plant das Mobilitätsreferat hierzu zunächst eine Beschlussvorlage in den Mobilitätsausschuss einzubringen. Hierin werden dann auch ggf. erforderliche Planungskosten etc. beantragt bzw. angemeldet.

- **d) Baukosten Rosenheimer Straße/Lilienstraße/Zeppelinstraße**

Die Zuständigkeit für die Angabe von Baukosten wird weiterhin beim Baureferat gesehen. Nach deren Aussage können zum aktuellen Zeitpunkt noch keine Baukosten beziffert werden.

Kosten für die zunächst noch durch Mobilitätsreferat durchzuführende Öffentlichkeitsbeteiligung, werden über die Nahmobilitätspauschale finanziert. Daher erfolgt keine gesonderte Mittelanmeldung im MIP.

- **g) Radweg Gebsattelstraße**

Die Finanzierung der Planungskosten für Raumaufteilungen, Öffentlichkeitsbeteiligung etc. erfolgt über die Nahmobilitätspauschale; daher keine gesonderte Anmeldung im MIP.

Die nachfolgenden Kosten (ab Entwurfsplanung bis Baukosten) fallen beim BAU

an. Diese können vom BAU wie bereits dargelegt, erst nach einer Beschlussfassung im Mobilitätsausschuss (Termin unbekannt) angemeldet werden.

- **i) DB Unterführung Tegernseer Landstraße/Regerstraße**

Die Kosten (ab Entwurfsplanung bis Baukosten) fallen beim Baureferat an. Diese sind von der Entscheidung der Deutschen Bahn zum Südring abhängig. Erst nach dieser Entscheidung kann ggf. die Maßnahme ins MIP (Baureferat) angemeldet werden.

#### **5.4 Bezirksausschuss 6 vom 28.05.2021**

##### **Beschleunigung dringlicher Bauprojekte**

##### **Die Beschleunigung Buslinie 152 (jetzt Metro-Linie Bus 62)**

Der BA 6 hat in seiner Stellungnahme vom 28.05.2021 darauf hingewiesen, dass bei den Punkten zur Beschleunigung der Buslinie 152 es sich mittlerweile seit einigen Jahren um die MetroBus-Linie 62 handele. Den StadtBus 152 gäbe es nicht mehr. Das Mobilitätsreferat bestätigt diesen Hinweis.

Die Buslinie ist Ende 2012 in die MetroBus-Linie 62 unbenannt und gleichzeitig beschleunigt worden.

#### **5.5 Bezirksausschuss 7 vom 01.06.2021**

- **Nr. 8 Sendlinger Spange, Planung und Planfeststellung zur Realisierung des Vollausbaus vom Laimer Bahnhof zum Heimeranplatz**

Als Sendlinger Spange wird der geplante Ausbau der Gleisverbindung zwischen Pasing und dem Südring bzw. der Strecke Richtung Solln bezeichnet. Die erste Ausbaustufe ist bereits fertiggestellt. Die zweite Ausbaustufe (zweiter Bahnsteig am Heimeranplatz West) soll nach Aussagen des StMB noch vor Fertigstellung der 2. Stammstrecke realisiert (vsl. 2024) werden. Weitere Informationen zur Sendlinger Spange sowie zu weiteren Projekten des Bahnausbau Region München stehen unter [www.bahnausbau-muenchen.de](http://www.bahnausbau-muenchen.de) zur Verfügung. Der Haltepunkt Mengerschweige ist Bestandteil der umfangreichen Machbarkeitsstudie zum Ausbau des Bahnknoten München.

Da die Kosten von ca. 22 Mio. Euro durch die Deutsche Bahn und den Freistaat Bayern getragen werden, ist eine Aufnahme ins MIP nicht notwendig.

Eine Abstimmung mit dem Baureferat wurde aufgrund fehlender Zuständigkeit nicht vorgenommen.

- **Nr. 10 Verkehrsberuhigung am Partnachplatz (MOR)**

Mit Schreiben vom 15.09.2021 wurde o. g. Anfrage vom Baureferat an das Mobilitätsreferat zur weiteren Bearbeitung zugeleitet. Das Mobilitätsreferat sieht die

Federführung im Baureferat.

Am 21.07.2021 wurde vom Stadtrat der Beschluss Projekt „Bürgerinnen und Bürger gestalten ihre Stadt“ - Zukunft Partnachplatz, hier: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02938) genehmigt. Darin wird das neue Verkehrskonzept mit dem grundsätzlichen Ziel der Verkehrsberuhigung und der Verbesserung der Verkehrssituation rund um den Partnachplatz sowie das weitere Vorgehen dargestellt. An das Mobilitätsreferat erging der Auftrag entsprechend dem Vortrag im Rahmen seiner Zuständigkeit einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20, die Öffnung der einbahnregelten Zillertalstraße für den gegenläufigen Radverkehr anzuordnen, sowie Maßnahmen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs zu treffen. Beschlossen wurde dabei außerdem, dass das Baureferat in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat die Entwurfsplanung erarbeitet und die Projektgenehmigung herbeiführt. Das Vorhaben wird aus den Mitteln der Nahmobilitätspauschale im Baureferat finanziert.

#### **5.6 Bezirksausschuss 15 vom 23.04.2021**

##### **Sanierung und teilweise Ersterstellung (Radverkehr) von Verkehrsflächen in der Truderinger Straße östlich des Schmuckweges bis zur Wasserburger Landstraße**

Aufgrund der Aufbausituation konnte der Sachverhalt noch nicht abschließend geklärt werden. Das Mobilitätsreferat wird den BA schriftlich das Ergebnis mitteilen. Wir werden dies nachrichtlich im MIP-Beschluss 2022 aufführen.

#### **5.7 Bezirksausschuss 20 vom 29.04.2021 und 10.05.2021**

- **Nr. 7 Lichtzeichenanlage Sauerbruch/Zöllrtstr.**

Die Errichtung einer Lichtsignalanlage erfolgt ausschließlich, wenn die in § 45 Absatz 9 definierten Vorgaben der Straßenverkehrsordnung erfüllt sind. Bei Vorliegen dieser Voraussetzungen wird eine Lichtsignalanlage unabhängig von einer vorherigen Mitteleinstellung angeordnet. Deshalb sind keine Mittel speziell für bestimmte Antragsstellen zur potenziellen Errichtung von Lichtsignalanlagen auf Vorrat im MIP einzustellen.

Aktuell liegen diese Voraussetzungen nach Prüfung des Mobilitätsreferats nicht vor.

- **Nr. 29 Lärm- und Abgasschutzmaßnahmen an der A96**

Aufgrund der Aufbausituation konnte der Sachverhalt noch nicht abschließend geklärt werden. Das Mobilitätsreferat wird den BA schriftlich das Ergebnis mitteilen. Wir werden dies nachrichtlich im MIP-Beschluss 2022 aufführen.

- **Nr. 35 Lichtzeichenanlage Sauerbruch/Zöllrtstr.; Waldwiesenstr. / Am Ährenfeld**  
Die Lichtsignalanlage Am Ährenfeld / Waldwiesenstraße befindet sich aktuell in erneuter Überprüfung und würde nur dann angeordnet, wenn die entsprechenden Voraussetzungen gegeben sind (siehe auch Nr. 7).

#### 5.8 Bezirksausschuss 21 vom 20.04.2021

- **Nr. 33 Umgehende Schaffung eines S-Bahnhaltepunktes an der Berduxstraße**  
Die Federführung zur Planung und Realisierung des S-Bahn-Haltepunktes Berduxstraße liegt beim Freistaat Bayern und das Projekt wird derzeit von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) betreut. Eine Fertigstellung wird laut BEG noch vor Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke im Jahr 2028 angestrebt. Ein genauerer Zeitpunkt für die Realisierung ist dem Mobilitätsreferat jedoch noch nicht bekannt.  
Wie zuletzt im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 16.12.2020 (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 01649) dargelegt, hat die Landeshauptstadt München großes Interesse daran, dass der S-Bahn-Haltepunkt Berduxstraße so schnell wie möglich realisiert wird, um auch den neuen und zukünftigen Bewohner\*innen des Quartiers an der Paul-Gerhardt-Allee ein möglichst attraktives Angebot im Öffentlichen Verkehr machen zu können.  
Das Mobilitätsreferat hat bereits Gespräche mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr zu den anstehenden gemeinsamen Projekten geführt. Termine für die Verhandlungen einer Zuschussvereinbarung für das Projekt S-Bahn-Haltepunkt Berduxstraße sind vereinbart.
- **Nr. 34 Ansiedelung der Restflächen des Gewerbegebiets an der Paul-Gerhardt-Allee und Bau einer geeigneten verkehrlichen Anbindung an die Landsberger Straße, einschließlich einer leistungsfähigen ÖPNV-Anbindung**  
Zur Verkehrsplanung im Bereich des Neubaugebiets an der Paul-Gerhardt-Allee wird derzeit eine Beschlussvorlage durch das Mobilitätsreferat erarbeitet. Diese soll voraussichtlich im 4. Quartal 2021 in den Stadtrat eingebracht werden.
- **Nr. 38 Errichtung von Lichtzeichenanlagen in der Amalienburgstraße / Lustheimstraße und in der Lochhausener Straße / Pippinger Straße**  
Die Errichtung einer Lichtsignalanlage erfolgt ausschließlich, wenn die in § 45 Absatz 9 definierten Vorgaben der Straßenverkehrsordnung erfüllt sind. Bei Vorliegen dieser Voraussetzungen wird eine Lichtsignalanlage unabhängig von einer vorherigen Mitteleinstellung angeordnet. Deshalb sind keine Mittel speziell für bestimmte Antragsstellen zur potenziellen Errichtung von Lichtsignalanlagen auf

Vorrat im MIP einzustellen.

Dies ist an beiden Stellen der Fall, die Lichtsignalanlage in der Amalienburgstraße (Höhe Hausnr. 39 wurde im Dezember 2020 in Betrieb genommen, die Lichtsignalanlage in der Pippinger Straße (Dorfstraße) wird derzeit errichtet.

- **Nr. 39 Konzeptentwicklung und Bereitstellung von Investitionsmitteln für die Umgestaltung des Bereichs Bahnhof Pasing Nordseite einschließlich Neugestaltung des Wensauer Platzes, Aufweitung und Sanierung der Gottfried-Keller-Straße**

Die städtebaulich-verkehrliche Machbarkeitsstudie zur Neugestaltung des Nordausgangs des Pasinger Bahnhofs sowie zum erweiterten Umfeld (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01814) wird derzeit durch die Auftragnehmerin bearbeitet.

Übergeordnetes Ziel ist es, die Erreichbarkeit des Bahnhofs Pasing Nord zu Fuß, mit dem Rad und dem Bus zu verbessern sowie die Aufenthaltsqualität insbesondere in den unmittelbar angrenzenden Wohngebieten (Wensauerplatz) zu erhöhen.

Zusätzlich dazu wird die Realisierung einer neuen Radabstellanlage (als Tiefgarage oder im Hochbau) für ca. 1.500 Fahrräder geprüft.

- **Nr. 40 Planung und Erstellung eines schlüssigen verkehrlichen Gesamtkonzepts**

- **a) für den Bereich Pasing Nord / Obermenzing Süd zwischen Bahnanlagen, Verdistraße und Pippinger Straße**

Im zweiten Teil der Machbarkeitsstudie für das erweiterte Umfeld sollen Maßnahmen untersucht werden, um den Lkw-Verkehr und gebietsfremden Durchgangsverkehr im MIV allgemein aus den Wohngebieten herauszunehmen und auf das Hauptstraßennetz zu bündeln. Dazu werden im Rahmen der Machbarkeitsstudie Vorschläge zur Verminderung entwickelt. Der Umgriff hierfür umfasst den Bereich Verdistraße, Paul-Gerhardt-Allee, Offenbachstraße, Landsberger-/Josef-Felder-Straße, Pippinger Straße.

Erste Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurden dem Bezirksausschuss am 15. September 2021 vorgestellt. Die bisherigen Ergebnisse werden weiter ausgearbeitet. Im Lauf des Jahres 2022 wird dann eine Beschlussvorlage erstellt, in der die Ergebnisse aufbereitet und konkrete Projektaufträge erteilt werden sollen sowie entsprechende Mittelanmeldungen enthalten sein werden.

- **b) für die Vermeidung von Schleichverkehr im Bereich Ernsbergstraße, Manzingerweg, Spiegelstraße und Irmonherstraße**

Hierzu wird auf die Ausführungen im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 09.05.2007 zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum

(Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09953) verwiesen.

- **d) für die Vermeidung von Schleichverkehr in Pasing Süd**  
Aufgrund der Aufbausituation konnte der Sachverhalt noch nicht abschließend geklärt werden. Das Mobilitätsreferat wird den BA schriftlich das Ergebnis mitteilen. Wir werden dies nachrichtlich im MIP-Beschluss 2022 aufführen.
- **e) für die Vermeidung von Schleichverkehr in Wohngebieten**  
Aufgrund der Aufbausituation konnte der Sachverhalt noch nicht abschließend geklärt werden. Das Mobilitätsreferat wird den BA schriftlich das Ergebnis mitteilen. Wir werden dies nachrichtlich im MIP-Beschluss 2022 aufführen.
- **Nr. 42 Ausbau MVG-Rad in Pasing und Obermenzing auch mit Lastenradleihstationen**  
Das Mobilitätsreferat befürwortet unter fachlichen Gesichtspunkten den Aufbau eines öffentlichen Lastenradverleihsystems für die Gesamtstadt im Sinne der Verkehrswende. Der in Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16462 vorgesehene Ausbau des herkömmlichen System MVG Rad konnte seitens MVG aufgrund der fehlenden Betriebskostenfinanzierung leider bisher nicht umgesetzt werden. Zusätzlich ist die LHM durch die Corona-Krise zu weiteren schmerzhaften Einsparmaßnahmen gezwungen; eine kurzfristige Verbesserung der Finanzsituation ist nicht in Sicht. Das Mobilitätsreferat wird das Thema Lastenradverleih prüfen und nach Möglichkeit fördern, finanzieren und umsetzen. Trotz der aktuell schwierigen Rahmenbedingungen versucht das Mobilitätsreferat das gesamte Themenfeld Öffentliche Fahrradverleihsysteme (ÖFVS) bzw. Bike-Sharing weiterzuentwickeln. So wird auch im Rahmen der Shared Mobility Strategie das Thema eine wichtige Rolle spielen. Dazu ist aktuell die Durchführung einer Potenzialanalyse vorgesehen, die einen strategischen und effizienten Ausbau von Mikromobilität (inklusive ÖFVS und Lastenradverleihsystem) vorbereitet. Bei wieder verbesserter Finanzsituation werden die Planungen für den Aufbau eines Lastenradsystems sowie einen weiteren Ausbau ÖFVS wieder aufgenommen. Dabei wird auch der Stadtbezirk 21 berücksichtigt werden.
- **Nr. 44 durchgehender Zweirichtungs-Radweg entlang der Josef-Felder-Straße von der Lortzingstraße bis zur Offenbachstraße**  
Mit Schreiben vom 15.09.2021 wurde o. g. Anfrage vom Baureferat an das Mobilitätsreferat zur weiteren Bearbeitung zugeleitet. Das Mobilitätsreferat sieht die Federführung im Baureferat aus folgenden Gründen: Es handelt sich hier um die grundsätzliche Aufteilung des Verkehrsraums die im Rahmen der Planfeststellungsunterlagen zur Verlängerung der U5 nach Pasing zur Oberflächenwiederherstellung bereits durchgeführt wurde. Für die nächsten Verfahrensschritte ist das Baureferat

zuständig, da die inhaltliche Bearbeitung durch das Baureferat bereits erfolgt ist.

- **Nr. 45 Einrichtung einer Mobilitätsstation im Wohngebiet Paul-Gerhardt-Allee (siehe Antrag Nr. 14-20 / B06025 vom 02.04.19) und im Neubaugebiet an der Lipperheidestraße**

Das Mobilitätsreferat bereitet aktuell die stadtweite Etablierung von Mobilpunkten (ehemals Mobilitätsstationen) vor. Aufbauend auf den Erfahrungen der Modellprojekte Civitas Eccentric, City2Share und Smarter Together sowie der Mobilitätsstation Münchner Freiheit wird derzeit ein skalierbares Konzept für die Gestaltung und Umsetzung entwickelt und voraussichtlich Ende 2021 dem Stadtrat vorgestellt. In einer nächsten Stufe soll die stadtweite Verortung der Standorte für zukünftige Mobilpunkte erfolgen. Als Grundlagen dienen die derzeitige Angebots- und Infrastruktur sowie Vorschläge von Bezirksausschüssen, Fraktionen und Bürger\*innen. Im Rahmen der Makroverortung prüft das Mobilitätsreferat gerne die Eignung der Standorte im Bereich des Wohngebiets Paul-Gerhardt-Allee und im Neubaugebiet Lipperheidestraße. Abhängig von der politischen Entscheidung können in den Folgejahren ab 2022 die ersten Mobilpunkte im Stadtgebiet ausgewiesen werden.

- **Nr. 46 Erstellung eines Planungskonzepts für eine mögliche Verlegung des "Obermenzinger Kreisels, Anbindung der Mühlangerstraße an die A8**

Hierzu wird auf die Ausführungen im Beschluss des Mobilitätsausschusses des Stadtrates vom 23.09.2020 zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01366) verwiesen.

- **Nr. 47 Erstellung einer P+R Anlage am Ende der A8 mit Anbindung an den ÖPNV**

Das planerische Standortkonzept für P+R, wie es mit dem Gesamtkonzept für P+R-Anlagen sowie B+R-Anlagen in München durch die Vollversammlung des Stadtrats am 24.01.2007 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09121) beschlossen wurde, verfolgt u.a. die verkehrsplanerischen Zielsetzungen, Verkehre mit dem Ziel Münchner Innenstadt möglichst schon im Umland oder an der Stadtgrenze auf öffentliche Verkehrsmittel zu lenken, die Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel auch in den Außenbereichen zu erhöhen sowie den Parkdruck auf die Parkstände innerhalb des Mittleren Rings sowie den städtischen Parksuchverkehr zu vermindern.

Für die Einrichtung von P+R-Anlagen zwischen Mittlerem Ring und Stadtgrenze ist die örtliche Situation bezüglich Nachfrage, Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten und die Verbindung zum Straßennetz und dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) entscheidend. P+R-Anlagen können nur in unmittelbarer Nähe zu einer Haltestelle

des schienengebundenen Schnellbahnnetzes, als entweder der S- und/oder U-Bahn angesiedelt werden.

Diese Voraussetzungen sind nach dem bisherigen Planungsstand zum Nahverkehrsplan U-Bahn-Ringschluss U3 – Trambahn Verdi- / Bergsonstraße (noch) nicht vorhanden.

Am 03.03.2021 wurde durch die Vollversammlung des Stadtrates der Beschluss „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) gefasst. Darin hat sich der Stadtrat zunächst u. a. mit der angesprochenen Tram-Strecke befasst und diese in die Kategorie „Planung / im Bau“ des Nahverkehrsplans aufgenommen.

Selbst für den Fall eines erfolgreichen Abschlusses der vertiefenden Untersuchungen, erfüllt eine Trambahn jedoch nicht die Voraussetzungen für einen schienengebundenen Schnellbahnanschluss hinsichtlich Reisezeit und Kapazität als Voraussetzung für die Errichtung einer P+R-Anlage.

Des Weiteren ist eine U3-Verlängerung nach Pasing Teil des Maßnahmenkatalogs für die weiteren Untersuchungen des Themenfeldes Nahverkehrsplan. Diese Strecke ist gemäß Stadtratsauftrag durch die Stadtverwaltung und die Stadtwerke München GmbH „näher zu betrachten und – wo sinnvoll – Systemvergleiche durchzuführen“. Auch in diesem Fall fehlen die notwendigen planerischen Erkenntnisse und daraus resultierende Beschlüsse als Voraussetzung dafür, um überhaupt in die planerischen Überlegungen für den Bau einer P+R-Anlage einsteigen zu können.

Die Stadtkämmerei stimmt der Beschlussvorlage zu. Die Stellungnahme ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Korreferent des Mobilitätsreferats, Herr Stadtrat Andreas Schuster, der zuständige Verwaltungsbeirat, Herr Stadtrat Manuel Pretzl und Herr Stadtrat Hans Hammer sowie die Stadtkämmerei haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

## **II. Antrag des Referenten**

Ich beantrage Folgendes

1. Dem Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) der Jahr 2021 – 2025 mit verbindlicher Planung für 2026 für das Mobilitätsreferat (Anlage 1) wird zugestimmt.
2. Die unter Ziffer 5 aufgeführten Stellungnahmen des Mobilitätsreferats auf die Anfragen der Bezirksausschüsse zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogramms für

die Jahre 2021 – 2025 im Rahmen des Anhörungsverfahrens werden zur Kenntnis genommen.

3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### III. **Beschluss**

nach Antrag.

Die endgültige Entscheidung in dieser Angelegenheit bleibt der Vollversammlung des Stadtrates vorbehalten. Eine Anmeldung des MIP für den B-Teil des Plenums entfällt, da die Stadtkämmerei für die Vollversammlung das gesamtstädtische MIP anmeldet.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Die / Der Vorsitzende

Der Referent

Ober- / Bürgermeister/-in

Georg Dunkel  
Berufsmäßiger Stadtrat

- IV. Abdruck von I. mit III. (Beglaubigungen)  
über das Direktorium HA II/V - Stadtratsprotokolle  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
an das Direktorium – Dokumentationsstelle  
an das Mobilitätsreferat MOR-GL5
- V. Wv Mobilitätsreferat MOR-GL2  
zur weiteren Veranlassung